ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** Cena 40 gr.

Nr. 11. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 24 marca 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 207

Do Naszych Szanownych Abonentów.

Dostawa „Żeglarza Polskiego" zaprowadzonym od dwuch lat w całej Polsce sposobem „przez pocztę" wymaga, wobec nowości tego sposobu dla listowych, pewnej uwagi ze strony odbiorców.

Numery nadchodzą do urzędu, gdzie mieszka odbiorca w zbiorowej opasce i urząd ten sam rozdziela numery pomiędzy listowych, według zbiorowej (również) karty prenumeraty dla wszystkich odbiorców w danej miejscowości.

W razie nieotrzymania kolejnego numeru przez listowego należy reklamować przez tegoż listowego, lub wprost przez miejscowy urząd. Czynić to należy w każdym razie skoro nadszedł następny numer kolejny.

Reklamacje późniejsze, wprost do administracji pisma, zwłaszcza reklamacje w końcu roku, z wyszczególnieniem całego szeregu brakujących numerów, nie mogą być załatwione bez uwzględnienia kosztów pocztowych, które wynoszą około 60 groszy lub więcej.

Wczesne reklamacje natomiast mogą być uwzględnione bezpłatnie, jak przy reklamowaniu przez pocztę, tak też przy reklamowaniu wprost do nas.

Szanowni Odbiorcy, którzy zaniedbują reklamowanie pisma zaraz po powstaniu luki pomiędzy kolejnemi numerami nietylko nie korzystają ze swego prawa otrzymania z poczty należącego się im numeru, lecz też, godząc się na nieregularną dostawę, nie przyczyniają się niczem do utrwalenia sposobu doręczania pisma z rozdziałem na miejscowych pocztach, który bezwarunkowo stoi wyżej od innych sposobów, pozwala reklamować pismo w miejscu, a administracji umożliwia liczyć znacznie mniejsze koszta dostawy.

Prosimy Szanownych Abonentów o wczesne reklamowanie brakujących numerów, zapoznając się we własnym i ogólnym interesie z przepisami pocztowemi, dotyczącemi dostawy pisma sposobem „przez pocztę".

Administracja „Żeglarza Polskiego".

Czy rozwój nowych trajektów transbałtyckich jest możliwy?

Skandynawja i Danja wyspowa są połączone z południowym brzegiem Bałtyku, a przez to i z całą siecią kolejową europejską doskonale urządzonemi trajektami, przewożącymi całe pociągi, przyczem podróż każdorazowo pociągu na statku trwa od kilkudziesięciu minut do kilku godzin.

Najdłuższy trajekt z istniejących na Bałtyku — to Trelleborg—Saśnice, przewożący sztokholmski pociąg do Berlina, gdzie na dworcu szczecińskim można oglądać charakterystyczny pociąg szwedzki.

Trajekt Gjedser—Warnemünde łączy Kopenhagę z siecią kolejową niemiecką.

Dalej ku wschodowi od trajektu szwedzkiego na Trelleborg niema trajektów i zwykła żegluga osobowa jest mało rozwinięta. Najwięcej ożywiona linja łączy Sztokholm z Abo. Względnie ożywiona jest też linja Helsingfors—Szczecin z zawijaniem po drodze do Tallinnu, jestto jednak już typowa linja towarowo-pasażerska, z przewagą towaru.

Zachodzi pytanie — czyby trajekty, lub przynajmniej linje pośpieszne pasażerskie mogły rozwinąć się dalej ku wschodowi od linji Saśnice-Trelleborg.

Od dłuższego czasu w Szwecji jak również w Estonji i Łotwie pracuje myśl nad stworzeniem trajektów pomiędzy Szwecją a wschodnim wybrzeżem Bałtyku.

Ostatecznie zatrzymano się na planie realizacji linji Nyneshamn Tallinn i Nyneshamn--Lipawa. Bliższe szczegóły, które przynosi obecnie prasa zainteresowanych państw mówią wyraźnie o stworzeniu trajektu, mimo że niewątpliwie chodzi tylko o pośpieszne linje pasażerskie i towarowe. Estonja na szeroki tor rosyjski, Łotwa przeważnie też, wobec czego trajekt z przewozem

pociągów nie miałby wielkiego znaczenia.

Sprawa budowy parowców, które mają być większych rozmiarów, dla tej linji przewozowej już jednak jest posunięta daleko naprzód. Mają one otrzymać wzmocnienia od lodów i jak podaje szwedzkie międzynarodowe biuro prasowe już się znajdują w budowie. Odpowiedzialność za prawdziwość tej wiadomości pada na powyższą instytucję. Widoczna dojrzałość sprawy przewozów szwedzko-łotewskich i szwedzko-estońskich stawia jako zadanie na czasie podniesienie sprawy trajektu Polska-Szwecja, który miałby conajmniej równe znaczenie z dwoma poprzedniemi.

Istotnie odległość Karlskrona-Rozywie, a nawet odległość Karlskrona—Gdynia jest mniejsza od odległości Nyneshamn—Lipawa i Nyneshamn—Tallinn o 20—60 %.

Warunki całorocznej żeglowności na Polsko-Szwedzkiej linji bez porównania są lepsze niż na dwu poprzednich i żegluga, śmiało rzec można, mogłaby się odbywać bez jakiejkolwiek przerwy w zimie.

Prąd podróżnych jest tu zapewniony znacznie większy jak z Polski i do Polski, która jest większym krajem, tak też tranzytowo, gdyż przez Polskę może być zapewniony najszybszy przejazd ze Szwecji i Norwegji do Rumunji, południowych części Zwiazku Sowieckiego, Kaukazu, Turcji i innych krajów bliskiego wschodu.

Jaka może być szybkość przewozu na trajekcie Polsko-Szwedzkim?

Licząc iż napięcie ruchu nie będzie znaczne, nie pozwalając stosować szybkości podobnych jak na przewozach belgijsko-angielskich i francusko-angielskich w cieśninie kaletańskiej (do 24 mil na godzinę) przyjąć należy szybkość 17-u węzłową jako roboczą. Zapewni ona przejazd morski w ciągu 8 godzin.

Nie powinna ona jednak być mniejsza, gdyż dłuższe przejazdy morskie na tej linji nie w stanie będą konkurować z drogą okólną przez Trelleborg—Saśnice, które się okażą równie szybkie, nawet uwzględniając znacznie dłuższy dystans przebiegu kolejami niemieckiemi.

Z tych też względów przy najskromniejszym nawet wymiarze ruchu i najmniejszych początkach nie należy rozpoczynać od statków wycieczkowego typu „Gdynia“ i „Gdańsk“ o szybkości 12-u węzłów, lecz wypracować plan z zastosowaniem statku szybszego.

Parowiec, względnie motorowiec dla przewozu Gdynia—Karlskrona, (lub wybrzeże zewnętrzne-Karlskrona) musiałyby być przystosowane również do przewozu poczty i pewnej ilości towaru, gdyż linja musiałaby być obliczona również na przewóz pośpiesznych ładunków.

Jako pierwszą formę realizacji tego przewozu przyjąć można linję Gdynia—Karlskrona z zastosowaniem jednego parowca względnie motorowca.

Dalsze rozwinięcie linji i udoskonalenie jej iść może jednocześnie w trzech kierunkach:

1. Przeniesienie punktu odjazdu w Polsce z Gdyni do portu na zewnętrznem wybrzeżu, na zachód (ujście Piasnicy) lub wschód (Wielka Wieś) od Rozywia.

2. Powiększenie liczby odjazdów przez wprowadzenie drugiego statku.

3. Zastosowanie trajektu z przewozem pociągów na statku.

J. Klejnot-Turski.

Dlaczego cement nie idzie przez Gdynię?

Ustawowo przewidziane są u nas wyjątkowe taryfy dla cementu eksportowego wywożonego przez własne porty morskie w partjach całopociągowych. Dlaczegoż więc obserwujemy nadal zjawisko, że tylko nieliczne partje takie idą przez Gdynię, olbrzymia zaś większość cementu eksportowego ładuje się jak i przed tem tylko w Gdańsku?

Klucz zagadnienia leży bynajmniej nie w niezręczności naszych ekspedytorów, wzgl. nie leży w domniemanym konserwatyźmie eksporterów i żeglugowców, lecz wyłącznie w sformułowaniu ustawy nie zawierającej klauzuli, któraby zapewniła możność dzielenia transportu już po nadejściu do nadmorskiego węzła kolejowego. Praktycznie wysyłka cementu w większych partjach np. do Południowej Ameryki łączy się zazwyczaj z mniejszemi partjami wysyłanemi na morze Śródziemne szwedzka linja, kompletującą zbiorowe ładunki. W ten sposób w 700-tonowym pociągu korzystającym z ulgowej taryfy najczęściej kilkadziesiąt ton przeznaczonych jest do portów morza Śródziemnego.

Ponieważ statki szwedzkiej linji śródziemnomorskiej zawijają po zbiorowe ładunki do Gdańska a nie do Gdyni, jak też liczne inne statki, biorące mniejsze partje cementu obok innych towarów, więc niepodobna jest korzystać z tego pociągu z cementem dla ekspedycji 9/10 jego składu przez Gdynię. Dyrekcja Kolejowa traktuje rozporządzenie ministerjalne w ten sposób, że transport musi nadejść cały do Gdyni, a o ile chociaż parę wagonów pozostanie w Gdańsku. odczepionych po drodze, taryfa wyjątkowa już niema zastosowania do całego transportu.

Formalnie punkt widzenia Dyrekcji Kolejowej może mieć rację, jednakże faktycznie w ten sposób uniemożliwiony jest eksport większych transportów cementu przez Gdynię

Istotnie, odczepienie paru wagonów w Gdańsku narusza całość transportu pociągowego idącego do Gdyni. Ażeby jednak korzystać z taryfy wyjątkowej nie pozostaje nic innego jak zatrzymać pociąg w Gdańsku i nadawać cement na poszczególne statki w Gdańsku i w Nowym Porcie.

W ten sposób taryfa wyjątkowa skierowana jest na korzyść Gdańska, a na szkodę Gdyni. Prawdopodobnie ogłoszenie wyjątkowej taryfy tych celów nie miało na względzie, lecz najwyżej równe traktowanie Gdańska i Gdyni.

Charakterystyczne jest, że z Gdańska ze stacji rozdzielczej można kierować wagon z cementem ładunku całopociągowego do Nowego Portu i na Troyl odległe od siebie drogą kolejową o 16 km., a nie przeszkadza to liczeniu ładunku jako doszłego na miejscew pełnym składzie. Odesłanie jednak części cementu do Gdyni, na odległości 21 km. już uchodzi za rozerwanie pociągu, korzystającego z taryfy wyjątkowej.

Gdyby Gdynia miała korzystać istotnie z równouprawnienia z Gdańskiem pod względem tych taryf na cement eksportowy, należałoby dodać klauzulę pozwalającą oddzielać od transportów całopociągowych skierowanych do Gdyni część przeznaczoną dla ładowania w Gdańsku. Gdańsk bowiem leży po drodze i należy już do tegoż samego kompleksu portowego, który obejmuje ulgowa taryfa, wiec konsekwentnie uważać należy oddzielenie części ładunku za odbywające się już nie w drodze, lecz przy punktach końcowych w drodze podziału na poszczególne stacje portowe, czyto w Gdańsku, czyto w Gdyni.

Tylko dodatkowe rozporządzenie wyjaśniające tę sprawę w powyższym sensie, wynikającym z samego założenia tej taryfy wyjątkowej, może zapewnić Gdyni stałe transporty eksportu cementu nawet w wielkich partjach np. do Południowej Ameryki.

Nie możemy więc w obecnych warunkach winić za brak eksportu cementu przez Gdynię nasze organizacje eksportowe i spedycyjne. Przyczyna, jak widać, leży gdzieindziej, polegając na małej sprężystości zastosowania taryfy wyjątkowej.

Wiadomości handlowo-portowe.

Kontyngens eksportowy cukru w najbliższej kampanji jesiennej. Konwencja cukrowa uchwalona w styczniu w Berlinie pomiędzy przedstawicielami przemysłu cukrowniczego Polski, Niemiec i Czechosłowacji przyznała kontyngens wywozowy: Czechosłowacji 66 %, Polsce 17,5 %, Niemcom 16,5 %. Przy tego rodzaju normie Polsce dozwolony będzie wywóz prawie 4 000 000 centnarów.

WYPADKI MORSKIE.

Altenwerder. Parowiec niemiecki Altenwerder będąc w drodze z Anglji do Gdańska przez kanał kiloński w Cuxhafen wyrzucił się na mieliznę. Statek został następnie ściągnięty przez holownik bez znacznych uszkodzeń.

Belgien. Parowiec Belgien będąc w drodze z Gdańska do Kopenhagi z ładunkiem węgla wyrzucił się na mieliznę w cieśninie Dragos około Kopenhagi.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Nowy statek pasażerski rozpocznie kursować na linji Gdynia—Hel około 15 kwietnia. Stocznia gdyńska pod kierownictwem inż. Andruszkiewicza wykończa obecnie dla P. P. „Żegluga Polska" parowiec „Hanka". Jest to statek 250 tonowy, kołowy, z mniejszem zagłębieniem. Statek ten posiada pokład spacerowy, pod pokładem — dwa salony. Również przewidziany jest bufet. Statek pomalowany będzie na biało i niewątpliwie będzie cieszył się popularnością wśród pasażerów, gdy razem z parowcami „Jadwiga" i „Wanda" będzie kursował na linji przybrzeżnej.

Obecnie odbywają się próby kotłów i maszyn, i P. P. „Żegluga Polska" zamierza uruchomić ten statek około połowy kwietnia, by dać możność poszukującym letniska odbywać podróż na linji Gdynia—Hel.

Program wycieczek zagranicznych na rok bieżący jest już opracowany i wydział pasażerski wysyła takowy na każde żądanie. Poza wycieczkami programowemi w okresie od 1 maja do 15 czerwca mogą być organizowane wycieczki zagraniczne dla towarzystw, organizacji itp. na warunkach ulgowych, o czem również udziela informacyj wydział pasażerski P. P. „Żegluga Polska" (Gdynia, tel. 93).

Roboty Portowe w Gdyni. Zakończono już pogłębianie wejściowej części basenu przy stanowiskach 9, 10, 11 i 12, które prawdopodobnie stanowić będą zaczątek strefy wolnocłowej w porcie. — W ostatnich dniach z powodu mrozów betonowanie nabrzeża w basenie przerwano. Ustawiono już w tym miesiącu w zachodniej części basenu 7 skrzyń betonowych, co wynosi około 130 metrów nabrzeża. — Jak wiadomo w roku bieżącym przewiduje się otoczyć nabrzeżem betonowym południową i zachodnią stronę basenu wewnętrznego. — Prócz tego zakończone będą prace przy końcu molo południowego, które połączone zostanie z łamifalą, ta ostatnia zaś przedłużona zostanie w południowym kierunku, zgodnie z nowym planem, przewidującym rozbudowę portu również w stronę pomostu kuracyjnego.

Pierwszy parowiec z Indji przybędzie już około 3-go kwietnia. Otrzymano tu wiadomość, że wielki parowiec angielski Keats, z ładunkiem 6000 ryżu dla Gdyni przeszedł już 14-go marca kanał suezki. Wiezie on tę olbrzymią partję ryżu wprost do Gdyni z Birmy, z portu Bassein, w pobliżu Rangoon. Przybycie parowca zapowiada się już pomiędzy 1 a 4 kwietnia, nieco wcześniej aniżeli się spodziewano, wobec czego wyładunek odbędzie się nie przy łuszczarni, lecz przy magazynie rządowym przy wejściu do basenu. Podczas wyładowywania parowca w Gdyni obecni będą angielscy przedstawiciele handlowi zainteresowani w bezpośrednim imporcie ryżu do Polski, w ten sposób zapoczątkowanym. Drugi parowiec również już jest w drodze i będzie wyładowywany wprost przy młynie ryżowym, wgłębi basenu.

Ruch portu Gdyni za poprzedni tydzień. W poprzednim tygodniu weszło do portu 11 parowców (2 polskie, 3 szwedzkie, 2 niemieckie, 1 francuski, 1 duński) o łącznej ładowności 12925 ton rej. netto. Ze statków tych 9 przybyło w stanie próżnym, 1 z 21 pasaż. i 17 t. drobnicy, 1 z 510 t. saletry. Odpłynęło w tygodniu 14 parowców (5 szwedzkich, 4 niemieckie, 2 norweskie, 1 franc., 1 duński, 1 łotewski) o łączn. ładowności 13358 t. r. n. Wśród statków na wyjściu były tylko 2 próżne, 10 wywiozło węgiel, 1 był z pasażerami i drobnicą, 1 z resztą ładunku tomasyny. Węgla wywieziono 18404 t., w tem 762 t. węgla statkowego, drobnicy 9 t. — Pasażerów odjechało 220. Ruch tygodnia był nieco zmniejszony pod wpływem dość silnego wschodniego wiatru, który utrudniał statkom oczekiwanie na redzie.

Ruch portu gdyńskiego za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu ruch w porcie był ożywiony. Przybyły do portu 22 statki o łącznej ładowności 13693 t. r. n., w tej liczbie 20 parowców, 1 holownik, 1 żagl. z mot. Co do bander statków na wejściu było: polskich 1, szwedzkich 6, łotewskich 6, niemieckich 4, francuskich, duńskich, gdańskich i holenderskich po 1. Ze statków tych 18 przybyło próżnych i pod balastem, 2 z tomasówką (1500 t.), 1 z ryżem (280 t.), 1 z 3 t. wina. — Odpłynęło z portu w tygodniu 19 statków o łącznej ładowności 14202 t. r. n., w tej liczbie próżnych 2, z pasażerami 1 (276 pasaż.), z węglem 14, z resztą ładunku 2. Wywieziono węgla 26275 t., w tem 980 t. węgla statkowego. — Załadunek węgla był o przeszło 40 % większy niż w poprzednim tygodniu, nie osięgnął jednak jeszcze właściwej dla chwili obecnej normy, która wynosić powinna 30000—35000 t. tygodniowo.

Nieszczęśliwy wypadek w porcie. Przy ładowaniu węgla na norw. par. „Dea", ładującym swojemi środkami przy molo połodniowem zdarzył się nieszczęśliwy wypadek. Lina windująca kubeł z węglem pękła, przygniatając kubłem dwu robotników. Jeden z nich wkrótce zmarł w szpitalu od doznanych ciężkich obrażeń. Śledztwo jest w toku.

Ustawowe określenia dot. żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

W numerze 29-ym Dziennika Ustaw z dnia 14-go marca b. r. poz. 266 ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6-go marca o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych.

Rozporządzenie zawiera 26 artykułów i dotyczy wystawiania patentów żeglarskich, nadzoru technicznego, sanitarnego, patentów żeglarskich i rejestracji statków żeglugi wewnętrznej i przestrzegania przepisów rejestracji żeglugi oraz kar za ich przekroczenie.

Ustawa powyższa rozróżnia prócz statków większych i uprawiających żeglugę dla celów handlowych specjalne gatunki statków i statki mniejsze, które nie potrzebują patentu statkowego.

Patentu statkowego nie potrzebują następujące kategorje statków i łodzi:

a) Stanowiące własność Państwa Polskiego.

b) Wybudowane na jeden okres nawigacyjny lub na czas krótszy.

c) Sportowe i rybackie.

d) Inne statki i łodzie o powierzchni najwyżej 20 m^2 otrzymanej z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (Art. 4).

Patenty statkowe wydają Dyrekcje Dróg Wodnych na wodach objętych ich działalnością, na innych zaś wodach wojewódzkie władze administracji ogólnej. Na równych zasadach i przez te same władze wydawane są patenty żeglarskie.

Od obowiązku posiadania patentu żeglarskiego wolni są kierownicy:

a) statków i łodzi znajdujących się w używaniu wojska;

b) statków i łodzi sportowych i rybackich;

c) innych statków i łodzi o powierzchni najwyżej 20 m^2 otrzymanej z pomnożenia najwyższej długości przez najwyższą szerokość (Art. 7).

Minister Robót Publicznych określi rozporządzeniem warunki uzyskania patentu żeglarskiego (Art. 8).

Do spławu dopuszcza się tratwy zaopatrzone w dokument podróży i kierowane przez osoby do tego upoważnione (Art. 9).

Do kierowania tratwą uprawnia patent retmański, który się wystawia na tej samej drodze co i patent żeglarski (Art. 10 i 11).

Wszystkie statki i łodzie z wyjątkiem stanowiących własność Państwa Polskiego podlegają rejestracji (Art. 12).

Przy rejestracji statków o powierzchni najwyżej 20 m^2, oraz bez względu na powierzchnię statków i łodzi sportowych, rybackich i wybudowanych na jeden okres nawigacyjny, lub na czas krótszy nie notuje się zdolność przewozową, nazwa, względnie numer własny i siła maszyn, oraz nie zgłasza się każdorazowo zmiana właściciela, obranego miejsca postoju i nazwy, oraz przebudowa połączona ze zmianą wymiarów, ani awarja i wycofanie z ruchu statku lub łodzi.

Zato mniejsze te statki oraz łodzie sportowe i rybackie zgłaszają się do rejestracji corocznej (Art. 13 i 14).

Zgłoszenie do rejestracji statku lub łodzi jest obowiązkiem właściciela (Art. 17).

Minister Robót Publicznych ma prawo wydawać przepisy normujące: ruch i postój statków, łodzi i tratew, zachowanie porządku i należytej ostrożności przez załogę i pasażerów, sygnalizację i ochronę sygnałów i znaków, ładowanie i przewóz towarów i pasażerów, skład załogi, wyposażenie statków, łodzi i tratew, warunki sanitarne statków i łodzi, korzystanie z budowli i urządzeń pomocniczych dla żeglugi i spławu, warunki techniczne budowy statków i łodzi, wiązanie, dobijanie i przechowywanie tratew (Art. 19).

Nie narusza to warunków wynikających z obowiązującego prawa wodnego.

Statki i łodzie zarejestrowane w jednym z portów morskich nie podlegają przepisom nowego rozporządzenia o żegludze, jednak podczas pobytu na drogach wewnętrznych podlegają przepisom porządkowym, obowiązującym na tych drogach, oraz zarządzeniom organów nadzorczych (Art. 21).

Nowe rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia (Art. 26).

Pod „ostatnie notow. frachtowe".

SPROSTOWANIE.

W numerze 9—10-tym należy zamiast fracht węgla 4 000 ton Gdańsk—Spalato 25/— czytać 11/6.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

9 marca:
niem. par. **Hannal Hölken** 287 z Yarmouth 1666/1 i 282/2 beczek.
niem. par. **Gertrud** 504 z Yarmouth 2298/1 i 1406/2 beczek.

11 marca:
niem. par. **Elisabeth** 287 z Lowestoftu 2946/1 i 743/2 beczki.

17 marca:
niem. par. **Immenhof** 182 z Yarmouth 2433/1 i 483/2 beczek.

19 marca:
niem. par. **Continental** 305 z Yarmouth 1631/1 i 1009/2 beczek.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie marca.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 83 219, sól 50, superfosfat 230, parafina 1 870, cement 2 740, oleje 98, soda 15, piryt 880.

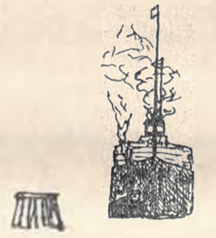
Prod. roślinne: jęczmień 2 930, owies 750, ow. strączkowe 450, mączka kartoflana 25, cukier sur. 4 120, rafinada 110, pasza dla bydła 115, otręby 110, melasa 580, drzewo 17 538, koniczyna 209, smoła 201.

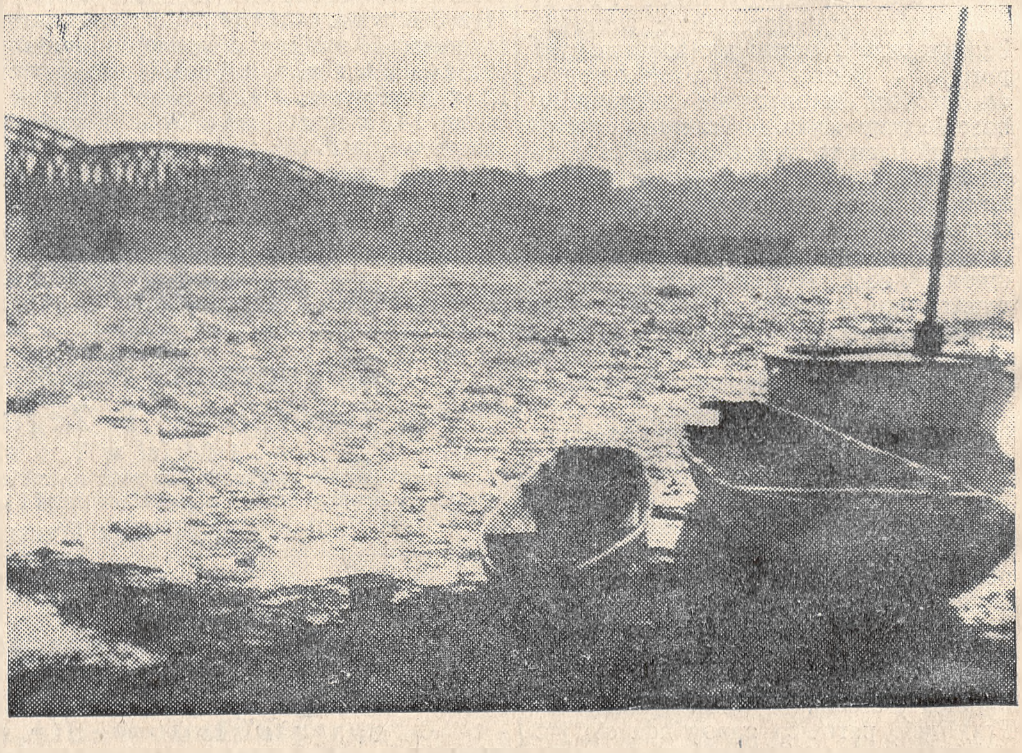
Prod. zwierzęce: świeże mięso 64, bydło żywe 58, skóry 64.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 2 540, tomasówka 930, kamienie 1 900, węgiel 4 320, siarka 15, żelazo i stal 2 480, złom 13 562, azotniak wapienny 9 300.

Prod. roślinne: pszenica 770, żyto 210, owies 21, ryż 590, lniane siemię 490, żywica i kalafonja 140, oleje 1 277, ekstrakty garbnikowe 138, bawełna 10.

Prod. zwierzęce: smalec 310, śledzie sol. 2 562, tłuszcze 235, skóry sol. 228, wełna czes. 20.





Ostatnie tchnienie zimy na Wiśle pod Warszawą
(połowa marca, śryż).

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy na wybrzeżu w lutym.

Połowy morskie na wybrzeżu wypadły pod względem ilości złowionej ryby lepiej niż w styczn. (w lutym 105011 kg., w styczniu 90 046 kg), jednak wartość połowów nieco się zmniejszyła i wynosiła według notowania Morskiego Urzędu Rybackiego w lutym 193 972 złote, w styczniu 205 198 zł.

Na zmniejszenie się wartości ogólnej połowów wpłynął duży spadek połowu węgorza, którego nie wyrównał nieznaczny przyrost połowów łososia.

Podział połowów między poszczególne obwody pozostawał bardzo nierówny. Uprzywilejowane stanowisko zachował obwód wschodnio-helski, najlepiej położony wobec terenów połowów i posiadający dobry port najbliżej wielkiego morza, podczas gdy w obwodzie zachodnio-helskim, leżącym bliżej pełnego morza rybacy muszą trzymać kutry w zatoce nie mając portu na zewnętrznej stronie, co odsuwa ich jeszcze bardziej od pełnego morza aniżeli rybaków z Rewy i Mechlinki, a tembardziej z Gdyni.

Na głowę rybaka uprawiającego połów przypada w lutym w obwodzie wschodnio-helskim 1300 (w styczniu 969 złotych), w obwodzie zachodnio-helskim 91 (w styczniu 134,— zł), w obwodzie gdyńskim (w styczniu 323 zł), w obwodzie puckim 81 (w styczniu 56,— zł).

Powyższe zestawienie wykazuje spadek połowu na głowę rybaka w obwodzie zachodnio-helskim, co uważać można za zjawisko wysoce niepożądane. Przydzielenie rybakom tego obwodu gruntów na budowę domów przy porcie helskim częściowo tylko naprawi sytuację, która radykalnie zmieniona zostanie dopiero przez budowę portu rybackiego na zewnętrznej stronie, w okolicy Wielkiej Wsi, czy też dalej ku zachodowi. Pisaliśmy już o tem, że port taki miałby doniosłe znaczenie nietylko dla rybactwa, lecz również dla żeglugo-osobowej i ratownictwa na morzu. Z takiego portu mógłaby być skutecznie uprawiana żegluga rybołówcza na dalsze „tereny" rybne Bałtyku, z powiększeniem jednoczesnem typu statków statku rybołówczego i podniesieniem techniki połowów i sprzedaży ryby. Ogólna ilość rybaków uprawiających swój zawód zmniejszyła się znów zlekka w lutym, (z 834 w styczniu na 811 w lutym) przyczem tylko w obwodzie wschodnio-helskim nastąpiło znaczniejsze zmniejszenie (ze 112 w styczniu na 76 w lutym), co wpłynęło na podniesienie wartości połowu na głowę rybaka w tym obwodzie, w innych zaś obwodach liczba uprawiających połowy pozostała prawie bez zmiany (obwód zachodnio-helski 357, w styczniu 345, obwód gdyński 113, styczeń 110, obwód pucki 265, styczeń 267).

Ilość kutrów motorowych zajętych w połowach w porównaniu ze styczniem zmniejszyła się o 6 (w lutym 65 kutrów), przyczem najwięcej spadła ilość kutrów motorowych przy połowach helan (z 25 na 18), w zachodnio-helskim obwodzie podniosła się o 1 (z 22 na 23), w gdyńskim pozostało bez zmiany (24), w puckim obwodzie kutrów motorowych niema. Żaglowych kutrów i łodzi stosowano w lutym znacznie więcej niż w styczniu, co policzyć należy na karb obwodów półwyspu i puckiego, gdyż w gdyńskim obwodzie ilość kutrów i łodzi żaglowych nawet się zmniejszyła (z 22 na 15). Helanie, którzy nie stosowali w styczniu łodzi niemotorowych, w lutym użyli ich 5, w obwodzie zachodnio-helskim stosowano w lutym 70 łodzi zamiast 49 w styczniu.

W puckim obwodzie 82 w lutym, 64 w styczniu. Tłumaczy się to zmniejszeniem się trudności z powodu lodu w zatoce puckiej, oraz mniejszą burzliwością miesiąca w porównaniu ze styczniem.

Sieci stojących stosowano około 10 % więcej aniżeli w styczniu, pławnic stosowano 3 075, czyli o 35 % więcej niż w styczniu. Niewodów przybrzeżnych użyto w 5-ciu wypadkach, dennych i cez-matryc nie stosowano, zato zaczęto znów stosować po przerwie zimowej żaki (narazie 72 sztuki). Haczyków małych stosowano prawie tyleż co w styczniu (30 000), łososiowych zaś nieco mniej niż w styczniu (7 105 haczyków, w styczniu 8 480). Ości znów stosowano mniej w związku ze zmniejszeniem się powierzchni lodu w zatoce puckiej (11. w styczniu 173). Zmniejszenie się stosowania tych narzędzi dotknęło oba obwody je stosujące, bo mające zamarznięte wody: w obwodzie puckim ilość ości spadła z 123 na 81, w zachodnio-helskim z 50 w styczniu na 30.

Co do poszczególnych gatunków ryby, to połowy szprotów dość znacznie się zwiększyły w stosunku do stycznia (luty 45 860 kg., styczeń 27 330 kg.). Wartość zaś osiągniętego połowu zwiększyła się znacznie mniej, bo cena jeszcze spadła o 20 %, tak że połowy te zaledwie się opłacały. Tylko rybacy półwyspu łowili tym razem szproty, przyczem 17 % połowów przypadło helanom.

Flader było jeszcze mniej niż w styczniu (1 100 kg., w lutym, 2 420 kg. w styczniu), zato cena przeciętnie osiągnięta była o 30 % wyższa. Nieco skarpi (200 kg.) złowiono w obwodzie puckim (170 kg.) i w gdyńskim (30 kg.).

Połów śledzi utrzymał się na niskim zresztą poziomie styczniowym (styczeń 18 330 kg., luty 17 880 kg.). Połowy te źle się opłacają, wobec obfitych dowozów świeżych śledzi szwedzkich, znacznie tańszych. Najwięcej jak i w styczniu łowił obwód gdyński (13 210 kg.) najmniej obwód zachodniohelski (300 kg.), resztę połowu w równych prawie ilościach przypadło rybakom helskim i puckim. Połowy łososia zwiększyły się z 13 505 kg. na 15 721 kg., jednak cena i jakość ryby nieco nie dopisały, wobec czego wartość tych połowów zwiększyła się o nieznaczną sumę (z 106 440 złotych na 110 047 zł). Najwięcej łososi jak zwykle złowili helanie (13 332 kg.) na drugiem miejscu tym razem stanął obwód zachodnio-helski (1 510 kg.), co uratowało rybactwo tego obwodu od zupełnej kleski. Obwód gdyński złowił w lutym 825 kg., pucki 54 kg.

Mielnice i trocie pojawiły się nieco liczniej (połów z lutego 7 614 kg. styczniowy 5 100 kg.) przyczem jak zwykle przodował obwód gdyński (5 797 kg.), następnie pucki (1 417 kg.) i zachodnio-helski (400 kg.). Węgorze łowiono tylko w obwodach zachodnich (pucki 1 220 kg., zachodnio-helski 600 kg.), a ogólna ilość złowionych węgorzy spadła z 9 435 kg. w styczniu na 1 820 w lutym. Pomuchli łowiono tyleż prawie co w styczniu, przyczem gdyński obwód już nie przodował, a większe połowy wykazał obwód pucki z 4 550 kg., następnie gdynianie z 3 900 kg. i rybacy zachodniej części półwyspu 2 350 kg. Helanie pomuchli nie łowili.

Sieja nareszcie się pojawiła w niewielkiej ilości. Obwód pucki złowił 200 kg. i tyleż obwód zachodnio-helski.

Z ryb zatoki złowiono kwapów znacznie więcej w lutym niż w styczniu (850 kg., w styczniu 50 kg.). Szczupaków natomiast, okoni i płotek złowiono 20—60 % mniej niż w styczniu, na co zapewne wpłynęły warunki topnienia lodu na zatoce, kiedy nie można było uprawiać tych połowów na części zatoki ani sposobem z lodu, ani też sposobem z łodzi.

Ceny za kg. w złotych wynosiły:

Za szproty 0,40. za flądry 1,30, za skarpie 1,40, za śledzie 1.— za łososie 7,—, za mielnice i trocie 3,—, ze węgorze 3,—, za pomuchle 1,—, brzony (sieja) 3,—, za szczupaki 3,—, kwapy 1,20, okonie 1.50, płotki 1,20, za knurhany 0,10.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 85 % szprotów, 1 % śledzi, 9 % łososi i 40 % węgorzy.

Wywieziono do Gdańska 25 % fląder, 85 % skarpi, 45 % śledzi, 85 % łososi, 80 % mielnic i troci, 40 % węgorzy, 40 % pomuchli, 50 % brzon, 15 % szczupaków, 10 % okoni. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą odbywał się przy mniejszej podaży przywożonej ryby szwedzkiej i norweskiej, jednak wobec tego, że poprzednio przywiezione partje jeszcze nie zostały całkowicie sprzedane, ceny nie poszły w górę. Połowy szwedzkie sa zakończone, w

związku z czem w najbliższych tygodniach prawdopodobnie ceny na przywożone śledzie zagraniczne świeżego połowu pójdą nieco w górę.

Za szwedzkie śledzie świeże płaci się obecnie 0,25 gld. za funt, za norweskie taksamo, gdyż są one obecnie mniejszych wymiarów. Za dorsze własnych połowów i duńskie 0,40—0,50 gld., za flądry 0,35, za sielawki (szproty, Breitlingi) 0,20 gld. za funt, za szczupaki 1,60—1,80 gld., za węgorze 3,—, za karpie 2,0, za sanadcze 1,60—1,90 gld.

Za wędzony towar płacono: za szproty 0,50—0,60 gld., za buklingi 0,60, za flądry 1,50, za węgorze 4,50—5,— gld., za smażone minogi 2,30 za funt.

Handel śledźmi. W ostatnim tygodniu nadeszły tylko partje śledzi yarmuth'skich na trzech statkach.

Mimo, iż niema wielkiej nadziei na dopływ świeżych partyj z Anglji przed nowemi połowami, ceny pozostały prawie bez zmiany.

Szkockie śledzie szły jak poprzednio: Castlebay, Large Matties 105 sh. za 2 półbeczki, Selected Matties 80 sh. Medium Matties 60 sh. Szkockie pierwsze Trade Mark Matties 52—55 sh. Matfullsy 56—57 sh. Zwykłe szkockie Matties 45—48 sh., zwykłe Matfulls 48—50 sh. Crown Matties 45—49 sh. Tornbellies 29—30 sh.

Śledzie Yarmouth pierwsze Trade Mark Matfulls 53—54 sh., takież Matties 51—52 sh., Zwykłe Matfulls 48—49 sh., zwykłe Matties 47—48 sh.

Matjasy wschodniego brzegu 40—55 sh. za 2 półbeczki według jakości. Gorsze gatunki o 15 sh. są tańsze od powyższych notowań.

Norweskie śledzie szły po następujących cenach: Vaarheringe 1927 roku przy wadze rybnej 115—118 kg. w beczce, 4—500 sztukowe 25 sh., 5—600 sztukowe 26 sh., 6—700 sztukowe 27 sh.

Sloeheringe 1928 roku 5—600 sztukowe 23—23/6 sh., 6—700 sztukowe po 24—24/6 sh.

Wszystkie powyższe notowania rozumieją się franco kolej lub parowiec, w Gdańsku, bez cła.



Przywóz świeżej ryby do Polski przez port gdański

13 marca:
duń. ż. z mot. **R. Jörgensen** 11 z Helu.

16 marca:
niem. żagl. z mot. **Emma** 3 z Słupska,
niem. żagl. z mot. **Möwe** 4 z Słupska.

18 marca:
niem. żagl. z mot. **Möwe** 4 z Słupska.

Stroniczka „yachtingu handlowego"

Ciekawe pod każdym względem opowiadanie kpt. Leona Ozanne o rodzaju żeglugi jaką uprawia od szeregu lat podajemy uwadze naszych czytelników (według The Rudder).

Od najdawniejszych czasów w rodzinie naszej królował żaglowiec, wyciskając piętno na nas i na naszych interesach na 7-iu oceanach.

Jednak postęp wprowadzony przez Amerykanów w sprawach poruszania mechanicznego zapewnia dziś w szerokiej mierze realną możliwość wykonania podróży naokoło świata w ciągu jednego roku. Dzięki tym zdobyczom techniki w ciągu 6-ciu miesięcy można przebyć tyle mil, że w ciągu 6-iu pozostałych miesięcy można być bez ruchu, nie rozbrajając się.

Motor Diesla jest pierwszą tego rodzaju zdobyczą. Pozwala on prowadzić handel na wodach Oceanji i pozwala żaglowcowi w dobrej formie stawiać czoła burzom i ciszom.

Połączenie siły wiatru z tanią energją mechaniczną otwiera handlowi oddalone wyspy przyrównikowe, gdzie zastosowanie pary jest drogie, a żagle są zbyt powolne. Dzięki motorom mego statku „La Bretagne" mogłem poświęcić się temu handlowi, zabierając ze sobą swą żonę, córkę i syna.

Na pokładzie naszego statku mieszkamy nie ze wszystkiemi wygodami lądowemi, lecz jeszcze mamy ten plus, że udajemy się tam gdzie chcemy i kiedy chcemy, oraz pozostajemy w okresie ciągłej wiosny, postępując za nią po powierzchni globu.

Druga zdobycz zawiera się w wytwarzaniu dziś w fabrykacji seryjnej wszystkich udoskonaleń, które biali, izolowani od swego środowiska cenią najwyżej, a które również zaczynają cenić tubylcy. Do tych zdobyczy należą konserwy wszelkiego rodzaju, domy drewniane i metalowe składane, piecyki naftowe, kuchenki elektryczne, fonografy, radjoaparaty, przenośne aparaty kinomatograficzne, elektryczne aparaty medyczne i tysiące innych przedmiotów, które domyślny handlowiec może tu wymienić.

14 lat już jak pływam, handlując na morzach Oceanji i po obydwu stronach równika.

Piękno napotyka się na każdym kroku, w przyrodzie tej strefy, rzadziej wśród ludności, z wyjątkiem miejsc, gdzie zagospodarował się człowiek biały. Już 14 lat jak żegluję w tych strefach na La Bretagne. Jestto kadłub żelazny, zbudowany w Anglji 53 lata temu, uzbrojony jest i ożaglowany jako szkuniec 4-o masztowy, przedtem zaś był trzymasztowym barkiem.

Statek ma 3 motory Bolindersa o 350 KM. Długość statku jest 63,5 metra, szerokość 12 metrów, nośność 1 000 t. Przebyliśmy już na nim 50 000 mil, a nasza najbliższa podróż potrwa 4—5 miesięcy, podczas której przepłyniemy 14—16 000 mil.

W ładowniach statku, specjalnie urządzonych, zabieramy za przeszło półtora miljona towaru, więcej zabieramy aniżeli dobrze zaopatrzone składy ważą się posiadać.

Przez cały rok mieszkamy na pokładzie dolnym, w pomieszczeniu bardzo wygodnym, którego rodzina moja nie chciałaby zamienić na lądowe więcej zbytkowne.

Mamy duży centralny pokój o wymiarach 12 metrów na 6, zajmujący całą szerokość statku, z prawdziwym kominkiem, pianinem, gramofonem i radjo-odbiornikiem. W części handlowej statku istnieje prócz tego radjo nadawcze. Poza tem pomieszczenia wewnętrzne składają się z wielkiego pokoju jadalnego, kuchni, która jest pod rozkazami kucharza francuskiego (Francja jest moim krajem pochodzenia), pokoi zwykłych dla mej rodziny, pokoi dla gości, często zajętych, przy każdym zaś jest łazienka.

Załoga ulokowana jest w przedniej części okrętu w kabinach dobrze urządzonych, z wspólnym pokojem i jadalnią.

Rodzaj handlu, który ja uprawiam nie mógłby się odbywać na mizernym małym szkuńcu, zapełnionym do połowy koprą, do połowy zaś rumem. Podróże są zbyt długie, a obroty zbyt poważne ażeby mogły się udać przy pomocy skromnego statku. Syn mój, mający lat 19, jest pierwszym oficerem, moja córka, mająca lat 18 pełni obowiązki drugiego oficera, oboje są dyplomowani. Moja żona jest admirałem, ja jestem kapitanem i armatorem.

Jesteśmy w zupełności zadowoleni. Zwiedzamy według naszej fantazji tysiące małych nieznanych wysepek Oceanji, gdzie jednak wszyscy nas znają. Oczekuje nas na każdej wyspie jeden lub dwu białych. Nieraz wcale białych niema, lecz zato zawsze czeka na nas cała kolonja tubylców.

W ten sposób handlujemy w ciągu 6—7 miesięcy północnej zimy. Resztę czasu spędzamy w portach północnych, w Ameryce i na Śródziemnem morzu, lub w Azji. Korzystamy z tego czasu ażeby zaprowjantować się na nowo i naprawić statek, a gdy zbliża się zima, obracamy statek dziobem na południe.

Naszym portem macierzystym jest Papeete, piękny port na wyspie Tahiti a statek nasz ma banderę francuska.

Zazwyczaj opuszczamy wyspy Towarzystwa w kwietniu układając się na północny wschód, do St. Francisco, przeważnie pod żaglami, gdyż wiatry są pomyślne o tej porze roku. W St. Francisco napełniamy nasze zbiorniki 300 m³ ropału dla motoru, malujemy nanowo nasz kadłub półwiekowy, jeśli to jest konieczne, zakupujemy znaczną ilość towaru amerykańskiego; w końcu maja podnosimy żagle.

Udajemy się wówczas na wschód przez kanał Panamski zawadzając o Havanne, lub inne porty Indyj Zachodnich, przepływamy następnie Atlantyk i przez Gibraltar udajemy się na morze Śródziemne, zwiedzając niektóre jego porty europejskie.

Powrót do Oceanji odbywa się przez Pacyfik południowy i wyspy południowe.

Staranie uchylamy się z drogi tajfunom i huraganom. Doświadczenie nasze w ciągu lat 14-u żeglugi skutecznie nam pomaga w tem. Przyroda jest bardzo prawidłowa w swych zjawiskach. Są bardzo duże szanse, że powtórzy ona roku następnego to samo, co robiła roku poprzedniego w tym samym okresie.

Załoga nasza składa się z tubylców Oceanji, dwuch mechaników białych dla obu motorów i syna mego Johna, jako oficera.

Unikamy portów o znacznym ruchu handlowym, gdzie przebywają liczni komersanci i staramy się dotrzeć do wysp najdalszych. Często mają one powierzchnię nie większą niż 40 hektarów. Stajemy na kotwicy na pełnem morzu, gdyż zamało jest wody pod brzegiem dla statku i rzadko kiedy są przystanie. Znajdujemy tam zazwyczaj białego ze swą rodziną, który prowadzi kulturę rolną, i kolonję tubylców, którzy pomagają mu eksploatować plantację. Plantator taki liczy na „La Bretagne" przy zaopatrywaniu się rocznem w produkty zamorskie. Możemy zadowolić wszystkie jego żądania od konserwów jabłecznych począwszy a skończywszy na kwasie siarczanym.

Często cała rodzina życzy się przenieść z jednej wyspy na drugą, lub do większego portu. Przyjmujemy ją na pokład, tak samo jak często bierzemy na pokład ludzi północy, udających się na wyspy południowe, nie znając nawet ich nazwy, na wyspy, których piękno jest bez porównania większe, aniżeli spotykane na utartych drogach turystycznych. Niedawno podpisałem kontrakt pocztowy na dostarczanie poczty z Papeete do tych nieznanych wysp, do których poczta przybywa zaledwie 2—3 razy na rok. Prawie przy każdej podróży kasa ogniotrwała statku przewozi cały majątek zawarty w drogich perłach przeznaczony dla kilku handlarzy parał w Papeete, Sydney i Melbourne.

Żeglowaliśmy na przestrzeni od przylądków obmarzłych południowego oceanu aż do rzek lodowych Norwegji. Kąpaliśmy się w odległości setek mil od wszelkich lądów na bezkresach Pacyfiku, nie widząc śladów istot żyjących na horyzoncie z wyjątkiem nas samych. Prześladowały nas całe rodziny wielorybów. Żeglowaliśmy dzień za dniem pomiędzy wyspami, których hydrograficzne pomiary nie są dokonane. Nigdy statek nie doznał tu żadnego wypadku morskiego i nikt na pokładzie nie miał nigdy obrażeń cielesnych. Walczyliśmy z burzą (rzadko, gdyż uciekamy od niej), przyczem córka moja była przy sterze, syn w bocianiem gnieździe, ja zaś sam na pokładzie, dowodząc załogą, miewając chwile gdy straceni bylibyśmy wszyscy z życiem i mieniem, gdybyśmy wszyscy nie znali znakomicie naszego rzemiosła i nasz statek.

Gry przybywamy do tych wysp zgubionych na oceanie, przedewszystkiem do tych, gdzie jeszcze są tubylcy rozbijamy biały namiot przedniej części statku. Jestto znak umówiony na oceanie południowym dla zaznaczenia, że się jest skłonnym prowadzić handel. Puszczamy tubylców na pokład tylko specjalnym wejściem i w niewielkiej ilości.

Jak u wszystkich narodów pierwotnych u tych mieszkańców wysp trudno o decyzję; nie należy jednak ich przynaglać, gdyż wówczas uciekną wszyscy. Prowadzić handel korzystnie na oceanie Południowym nawet z najlepszym towarem jest sztuką, której się niepodobna nauczyć w jednym dniu. Objektami najwięcej pożądanemi na tych wyspach są gramofony, następnie konserwy jarzynowe i owocowe; w trzecim rzędzie ubrania w najjaskrawszych kolorach, perfumy i mydełka.

Tubylcy ci porzucają swe interesujące śpiewy dla dźwięków jazzbandu; owoce i jarzyny swej ziemi zastępują owocami z konserw, a swe czarujące tkaniny tanim perkalikiem.

Bez tego rodzaju gustu tubylców jednak handlowiec na oceanie południowym przeszedłby prędko do krainy wspomnień podobnie jak kiedyś kapitan Cook. Gust ten, oraz środki któremi rozporządza obecnie handel na oceanie Południowym od wysp Południowych aż do Tahiti zapewniły szybki wzrost handlu w porównaniu z okresem żeglugowców i ich surowych kapitanów.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1-go do 10-go marca weszło 25 statków o łącznej ładowności 13 363 ton rejestrowych netto.

Statki te przywiozły łącznie 1 864 ton ładunku mieszanego, 4 618 ton węgla polskiego, 704 tony soli potasowej, 62 sążnie i 829 standartów drzewa, 2 750 beczek śledzi, 270 t. kredy, 1 700 ton węgla i koksu, 285 ton superfosfatu. 3 statki weszły próżne i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 28 statków o łącznej ładowności 16 097 t. r. n.

Statki te wywiozły 2 333 ton ładunku mieszanego, 2 185 standartów drzewa, 1 750 beczek śledzi, 5 ton linoleum. 7 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FINLANDJA.

Najdłuższy kabel telefoniczny podwodny świata. W sierpniu i wrześniu b. r. ułożony zostaje kabel telefoniczny podwodny pomiędzy Abo (Finlandja) a Sztokholmem. Będzie to (rzecz dziwna, lecz prawdziwa) najdłuższy kabel podwodny telefoniczny świata, gdyż wszystkie większe podwodne kable są kablami telegraficznemi.

Koszta ułożenia nowego kabla ponoszą do połowy zarządy poczt i telegrafów Finlandji i Szwecji. Długość jego wyniesie 40 km. na lądzie i 213 km. pod wodą. Składać się będzie właściwie z 9-iu odrębnych drutów połączanych w jeden, więc można będzie mieć jednocześnie 9 połączeń telefonicznych pomiędzy Szwecją a Finlandją. Waga całkowitego kabla wynosić będzie 2 000 ton. Wykonuje kabel niemiecka firma z Kolonji: cena instalacji wyniesie 21 000 000 marek fińskich i 575 000 koron szwedzkich, czyli razem około 7 000 000,— złotych. Otwarcie kabla dla rozmów telefonicznych przewidziane jest w październiku lub listopadzie.

HOLANDJA.

Nowy szybki parowiec towarowy. Stocznia De Schelde w Flissingen spuściła na wodę duży motorowiec jednośrubowy Kota Baroe, zamówiony przez Rotterdamsche Lloyd. Statek ten będzie rozwijał na morzu szybkość 15 węzłów przy pełnym ładunku, należąc do kategorji najszybszych motorowców towarowych obecnie będących w ruchu. Wymiary jego: długość 142,5 m., szerokość 18,5 m., wysokość 10,2 m. tonaż brutto 9 500 ton. Będzie on kursował na linji Holandja— Indje Holenderskie, będzie mógł po drodze przewozić dużą ilość pielgrzymów do Mekki, oraz będzie miał 10 kabin dla 20 pasażerów, na dłuższą podróż. Ropału może brać około 1 700 ton. Silnik jest systemu Schelde-Diesel o mocy 5000 KM przy 95 obrotach na minutę. Statek posiadać będzie 15 wind elektrycznych.

DANJA.

Taryfy wyładowania w potrach duńskich. Duński związek właścicieli parowców wydał „taryfy wyładowania w portach duńskich stosowane w porozumieniu z Baltic International Maritime Conference. Związek postanowił utrwalić dla wszystkich portów duńskich racjonalną taryfę wyładunkową, którą przyjęli następnie armatorzy i przedsiębiorcy układania. Przedtem panowały stosunki chaotyczne i nigdy niewiadomo było naprzód co wypadnie płacić. Ustalona taksa dla wszystkich portów dotyczy wyładunku węgla, koksu, paliwa płynego, zboża itd.

Co do ładowania zboża taryfy oparte są na płacach robotników portowych z uwzględnieniem lokalnych stosunków w każdym porcie.

BELGJA.

Zapowiadająca się zmiana przepisów policyjnych w porcie Antwerpji. Administracja portu według danych urzędowych podejmuje obecnie ogólną rewizję przepisów policyjnych, działających w porcie Antwerpji. Zbiór tych przepisów ułożony został jeszcze pomiędzy latami 1818 a 1821, gdy port był jeszcze kontrolowany w swym ruchu morskim przez Holandję i zupełnie nie odpowiada warunkom dzisiejszym. Między innemi kary dla opornych szyprów kalkulowane są jeszcze we florenach holenderskich.

AUSTRALJA.

Nieudana sprzedaż. Kablogram z Sydneyu doniósł, że licytacja w dniu 29 lutego floty państwowej australskiej nie powiodła się, gdyż nie wpłynęła ani jedna oferta na kupno siedmiu statków tej floty.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

11 marca: pol. par. **Kraków** 1 122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

12 marca: pol. par. **Toruń** 1 122 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska), szw. par. **Falkvik** 621 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska).

13 marca: niem. par. **Tip** 766 t. z Horsensu próżny (Polsko-Skand.).

14 marca: szw. par. **Wilhelmina** 698 t. z Sölvesborga próżny (Pol. Ag. Morska).

15 mar.: łot. par. **Viesturs** 346 t. z Kopenhagi próżny (Speed), franc. par. **Pologne** 1 841 t. z Havru z 3 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.), szw. par. **Ernst** 880 t. z Ahus próżny (Speed), hld. hol. **Indus** 54 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold).

16 marca: norw. par. **Audun** 742 t. z Kopenhagi próżny (Polsko - Skand.), szw. par. **Göta** 674 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Patria** 882 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Mercur** 800 t. z Szczecina próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Günther** 884 t. z Rotterdamu z 1 000 t. tomasówki (Hartwig).

17 marca: szw. par. **Erik** 123 t. z Dzierzłowa próżny (Speed), duń. żagl. z mot. **Jens** 125 t. z Kopenhagi próżny (Polski Lloyd).

18 marca: niem. par. **Freya** 826 t. z Rotterdamu z 500 t. tomasówki (Hartwig), łot. par. **Kaupo** 1 458 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.).

19 marca: pol. par. **Robur II** 798 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Venta** 1 157 t. z Norresundby próżny (Polski Lloyd), łot. par. **Daugava** 749 t. z Nakskov próżny (Polski Lloyd), niem. par. **Ottilie** 286 t. z Hamburga z 280 t. ryżu (Hartwig).

20 marca: łot. par. **Gauja** 896 t. z Mariageru próżny (Polski Lloyd), łot. par. **Auseklis** 721 t. z Gdańska próżny (Hartwig), gdański par. **Oberpräsident Delbrück** 620 t. z Gdańska próżny (Reinhold), szw. par. **Gylsboda** 133 t. z Kołobrzegu próżny (Speed).

Na wyjściu:

12 marca: szw. par. **Edward** 734 t. do Helsingforsu z węglem (Speed).

13 marca: szw. par. **Robert** 1 604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. do Lipawy z węglem (Speed).

14 marca: norw. par. **Dea** 1 460 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Kraków** 1 122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Falkvik** 621 t. do Karlskrony z węglem (Pol. Ag. Morska).

15 marca: pol. par. **Toruń** 1 122 t. do Oxelösundu z węglem (Żegl. Polska), niem. par. **Tip** 766 t. do Bergen z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Wilhelmina** 698 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

16 marca: łot. par. **Viesturs** 346 t. do Kopenhagi z węglem (Speed), franc. par. **Pologne** 1 841 t. do Havru z 276 pasażerami (Cie Gen. Transatl.), holenderski hol. **Indus** 54 t. do Rotterdamu próżny (Reinhold).

18 marca: norw. par. **Audun** 742 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Göta** 674 t. do Västerviku z węglem (Polsko-Skand.), szw. par **Merkur** 800 t. do Malmö z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Günther** 884 t. do Gdańska z resztą ładunku tomasówki (Hartwig), duń. żagl. z mot. **Jens** 125 t. do Bunganäs z węglem (Polski Lloyd).

19 marca: szw. par. **Ernst** 880 t. do Helsingforsu z węglem (Speed), niem. par. **Patria** 882 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

20 marca: szw. par. **Erik** 123 do Nyköpingu z węglem (Speed), niem. par. **Freya** 826 t. do Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. **Ottilie** 286 t. do Gdańska z resztą ładunku drobnicy (Hartwig).

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

4 000	ton	Gdańsk/Gdynia -	Helsingfors	4/6	za tonę
3 500	„	„ „	Abo	4/6	„ „
2 000	„	„ „	Hangö	5/-	„ „
1 500	„	„ „	Wiborg	5/3	„ „
1 500	„	„ „	Uleaborg	6/-	„ „
800	„	„ „	Borga	5/9	„ „
3 000	„	„ „	Gefle	4/9	„ „
4 000	„	„ „	Oernsköldsvik	5/-	„ „
3 000	„	„ „	Norrköping	4/9	„ „
3 000	„	„ „	Sztokholm	4/4½	„ „
3 000	„	„ „	Limhamn	4/6	„ „
1 200	„	„ „	Karlshamn	5/-	„ „
3 000	„	„ „	Sundsvall	5/-	„ „
3 500	„	„ „	Skutskär	5/-	„ „
2 000	„	„ „	Kallerö	5/3	„ „
1 500	„	„ „	Holmsund	5/9	„ „
1 300	„	„ „	Umeas	6/-	„ „
1 000	„	„ „	Rakan	7/-	„ „
1 000	„	„ „	Haukipudas	6/3	„ „
3 000	„	„ „	Göteborg	4/6	„ „
2 000	„	„ „	Ryga	4/6	„ „
3 000	„	„ „	Kłajpeda	4/3	„ „
4 500	„	„ „	Aalborg	4/3	„ „
600	„	„ „	Nakskov	6/6	„ „
4 000	„	„ „	Sarpsborg	5/6	„ „
3 000	„	„ „	Kopenhaga	4/6	„ „
2 000	„	„ „	Korsör	5/-	„ „
1 000	„	„ „	Kjöge	5/3	„ „
700	„	„ „	Hou	7/-	„ „
600	„	„ „	Svendborg	7/-	„ „
3 500	„	„ „	Oslofjord	5/3	„ „
3 000	„	„ „	Drammen	5/6	„ „
1 400	„	„ „	Saxköbing	5/9	„ „
2 200	„	„ „	Rouen	5/9	„ „
2 000	„	„ „	Treport	6/1½	„ „
4 500	„	„ „	Livorno	8/7½	„ „
5 000	„	„ „	Genua	8/7½	„ „
4 000	„	„ „	Savona	8/7½	„ „

Na przewóz drzewa:

300	**stds. D. B. B.**	Gdańsk -	Antwerpja	25/-	za std.
600	„ „	„	Londyn	29/-	„ „
600	„ „	„	Tyne	31/-	„ „
150	„ „	„	Odense	26/-	„ „
500	„ **sążn. kopalniaków**	„	Gandawa	25/-	sążn.
5 000	ton **fosfatu**	Gandawa - Gdynia		5/6	za tonę
4 000	„ „	Bona-Gdańsk		8/6	„ „
1 200	„ **jęczmienia** luzem	Królewiec-Gdańsk		M. 4,-	„ „
5 000	„ **złomu**	Havana- „		dol. 4,-	„ „ fic.
5 000	„ „	Wilm., Charleston		dol. 4,-	„ „ „
4 500	„ **rudy**	Huelva - Gdańsk		10/-	„ „ „

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

Żegluga sportowa śródlądowa

według ostatniego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o żegludze i spławie na śródladowych drogach wodnych przewiduje zwolnienie wszystkich łodzi sportowych niewyłączając motorowych od posiadania patentu statkowego (Art. 4) a kierowników ich od posiadania patentu żeglarskiego (Art. 7).

Statki i łodzie sportowe rejestrują się corocznie, przyczem należy zgłosić:
a) Imię i nazwisko, adres właściciela.
b) Obranie miejsca postoju.
c) Rodzaj statku lub łodzi.
d) Wymiary.

Do rejestracji należy zgłaszać się do zarządów i inspekcji dróg wodnych na wodach objętych ich działalnością, na innych zaś wodach do urządzeń technicznych, które zostaną wyznaczone przez Ministra Robót Publicznych, a tam gdzie ich niema, do powiatowych władz administracji ogólnej. W każdym wypadku otrzymuje się dokument rejestracyjny (Art. 18).

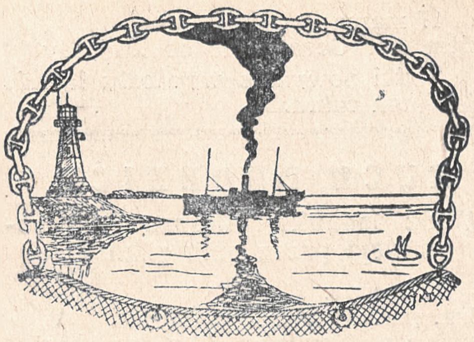
Do żeglugi sportowej ma zastosowanie również art. 24: niezależnie od ścigania karnego organ nadzorczy może w razie stwierdzenia braków lub nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu życia lub zdrowia ludzkiego, albo pewności żeglugi lub spławu statek, łódź lub tratwę zatrzymać w drodze lub w przystani albo skierować do najbliższej przystani aż do czasu usunięcia braków lub nieprawidłowości i na ten czas odebrać dokument statkowy. Powyższe zarządzenia wydawane będą na koszt i ryzyko posiadacza statku, łodzi lub tratwy.

Frachty bałtyckie.

Sytuacja frachtowa pozostaje możliwie niekorzystna. Poprzedni stan niski jeszcze się obniżył. Przewidywania wczesnej wiosny zawiodły, a trudności z powodu lodów poważnie się zwiększyły w zatoce ryskiej i w zachodniej części zatoki fińskiej, wobec czego teren eksploatacji tonażu nawet się zmniejszył. Szczególnie pogorszyły się warunki żeglugi do Rygi, którą dziś już faktycznie uważać można za zamkniętą. W związku z tem podaż tonażu do Windawy zwiększyła się. Tak samo obniżają się dalej frachty z Gdańska do Gdyni. Za 600 standartów z Gdańska do Liverpool Birkenhead płacono 41 sh. 6 d. Tyleż płacono za 550 standartów z Gdańska do Manchesteru. Do Prestonu 500—7000 standartów po 40 sh. pensów do 41 sh.

Na rzekę Tyne 32 sh. za 400 standartów do Hullu 31 sh za 400 standartów. Do Rouen za 600 standartów tylko 25 sh.

Frachty węglowe przedstawiają się również niekorzystnie.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

12 marca:
szw. par. **Edward** 734 do Helsingforsu.
13 marca:
szw. par. **Robert** 1 604 do Göteborga,
niem. par. **Ragnar** 434 do Lipawy.
14 marca:
norw. par. **Dea** 1 460 do Gandawy,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu,
szw. par. **Falkvik** 621 do Karlskrony.
15 marca:
pol. par. **Toruń** 1 122 do Oxelösundu,
niem. par. **Tip** 766 do Bergen,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Sztokholmu.
16 marca:
łot. par. **Viesturs** 346 do Kopenhagi.
18 marca:
norw. par. **Audun** 742 do Oslo,
szw. par. **Göta** 674 do Västerviku,
szw. par. **Mercur** 800 do Malmö,
duń. ż. z m. **Jens** 125 do Bunganäs.
19 marca:
szw .par. **Ernst** 880 do Helsingforsu,
niem. par. **Patria** 882 do Göteborga.
20 marca:
szw. par. **Erik** 123 do Nyköpingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 33 290 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

12 marca:
pol. par. **Robur II** 798 do Sztokholmu,
niem. p. **Grimgerde** 406 do Nyköpingu,
szw. żagl. **Saga** 144 do Simrishamnu,
łot. par. **Percy** 437 do Rygi,
niem. par **Selma** 804 do Toste,
niem. par. **Gratia** 1 301 do Bordeaux.
13 marca:
niem. ż. z mot. **Heimat** 93 do Struer,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
norw. par. **Bruse** 1 010 do Audalsness,
łot. par. **Krimulda** 1 150 do Rygi,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
niem. par. **Steinburg** 724 do Tonnay-Charente,
szw. par. **Bellis** 230 do Porsgrundu,
duń. par. **Vera** 721 do Drammen,
łot. par. **Lia** 749 do Rygi.
14 marca:
szw. par. **Clara** 173 do Wisby,
szw. żagl. z mot. **Carina** 276 do Trelleborga,
norw. par. **Jotunsfjell** 1 307 do Oslo,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Sztokholmu,
szw. par. **Gusten** 354 do Helsingborga,
niem. par. **Elsa** 505 do Saxkjöpingu.
15 marca:
niem. p. **Geheimrat Mahn** 609 do Rouen,
duń. żagl. z mot. **Elly** 70 do Bogense.
16 marca:
szw. mot. **Josef Bergendorff** 368 do Göteborga,
niem. ż. z mot. **Annie** 94 do Hasle,
duń. żagl. z mot. **Minde** 61 do Larviku,
jugosłow. par. **Rosina Topic** 1 947 do Wenecji,
duń. par. **London** 730 do Bergen,
norw. par. **Barbara** 670 do Oslo,
niem. par. **Stettin** 797 do Rouen,
szw. par. **Annie** 698 do Karlshamnu,
austr. żagl. z mot. **Kärnten** 134 do Svellviken,
austr. żagl. z mot. **Steiermark** 136 do Tönsbergu,
szw. par. **Kjell** 687 do Malmö,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
szw. par. **Anvall** 500 do Ystadu.
17 marca:
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
niem. p. **Woglinde** 1 193 do Göteborga,
łot. par. **Lucy** 2 317 do Civitavecchia,
niem. par. **Silvia** 598 do Sönderborga,
wł. par. **Gardenia** 1 948 do Genui.
szw. par. **Inga** 714 do Odense,
szw. p. **Amazone** 379 do Helsingborga.
18 marca:
norw. par. **Frej** 1 948 do Oslo,
szw. p. **Macedonia** 932 do Sztokholmu,
szw. par. **Robur** 577 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 75 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

12 marca:
duń. żagl. z mot. **Concordia** 87 do Horsensu,
fr. par. **Yainville** 836 do Bordeaux (i z tow.),
duń. par. **Stegelborg** 1 146 do Garstonu.
niem. par. **Leonhard** 429 do Hamburga (i z tow.).
13 marca:
niem. par. **Lotte Halm** 644 do Rotterdamu,
gd. par. **Mottlau** 430 do Dordrechtu,
szw. par. **Ossian** 894 do Liverpoolu.
duń. par. **Ulf** 816 do Bordeaux (i z tow.).
15 marca:
gd. par. **Marie Siedler** 221 do Bremy,
duń. par. **Ellensborg** 729 do Garstonu,
norw. par. **Sagatind** 964 do Antwerpji,
duń. par. **Gunhild** 682 do Southamptonu,
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Manchesteru,
szw. par. **Bojan** 609 do Balliny.
16 marca:
ang. par. **Minorca** 594 do Tynedocku,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Londynu (i z tow.),
duń. par. **Rita Maersk** 515 do Westhartlepoolu,

nim. p. **Kohlenimport** 639 do Antwerpji.
17 marca:
niem. par. **Erika** 139 do Hamburga,
gd. par. **F. G. Reinhold** 796 do Antwerpji (i z towarem),
duń. par. **Flynderborg** 858 do Garstonu,
norw. par. **Samlanes** 500 do Hullu,
niem. par. **Bavaria** 553 do Rotterdamu,
duń. par. **Aalborg** 732 do Londynu (i z tow.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 64 000 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

12 marca:
est. par. **Marmor** 563 z Calais,
niem. par. **Altenwerder** 334 z Londynu.
13 marca:
szw par. **Sölve** 260 z Hullu.
14 marca:
niem. par. **Gertrud II** 107 z Korsöru,
niem. par. **Danzig** 575 z Londynu,
niem. par. **Argus** 486 z Liverpoolu,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 z Londynu.
15 marca:
niem. żagl. z mot. **Wilhelm Lühring** 95 z Aarhus,
łot. par. **Bartava** 464 z Rouen,
niem. par. **Oceana** 716 z Middelsbrough,
szw. par. **Sundsborg** 829 z Rouen.
17 marca:
duń. żagl. z mot. **T. K. Jensen** 112 z Aalborga,
łot. par. **Talvadis** 252 z Yarmouth.
18 marca:
niem. żagl. z mot. **Ella** 148 z Kopenhagi.

Statki powyższe przywiozły łącznie 11 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

12 marca:
niem. par. **Tagila** 1 665 z Melilli.
15 marca:
szw. par. **Göta** 674 z Oskarshamnu.
18 marca:
grecki par. **Elesterias K. Venizelos** 2 745 z Cypru.

Statki powyższe przywiozły łącznie 11 700 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

15 marca:
fr. par. **Martine** 1 517 z Casablanca,
niem. par. **Ymir** 2 419 z Bony.
18 marca:
niem. par. **Günther** 884 z Rotterdamu,
niem. par. **Wannaheim** 2 345 z Bony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 500 ton nawozów sztucznych.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

13 marca:
pol. par. **Poznań** 1 122 do Genui.
14 marca:
niem. p. **Brünhilde** 863 do Rotterdamu.
15 marca:
niem. żagl. z mot. **Gerda** 63 do Fredrikshavnu,
niem. p. **Orla** 628 do Rygi (i z zbożem).
16 marca:
duń. par. **Birte** 1 027 do Genui.
17 marca:
niem. par **Oceana** 716 do Kłajpedy

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 400 ton cukru.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

12 marca:
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
duń. par. **Svanholm** 764 z Kopenhagi,
hld. par. **Iris** 720 z Amsterdamu,
niem. par. **Orla** 620 z Antwerpji,
niem. par. **Nereus** 383 z Kolonji.
13 marca:
fsk. par. **Aegir** 457 z Helsingforsu,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
niem. par. **Claus** 153 z Szczecina,
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
niem. par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Victor** 469 z Hamburga,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
niem. par. **Norderney** 547 zHamburga,
niem. par. **Maggie** 175 z Hamburga.
14 marca:
niem. par **Erika** 158 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Egeria** 382 z Hamburga,
gd. par. **Etzel** 593 z Antwerpji,
ang. par. **Smolensk** 1 434 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Helene** 162 z Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 750 z Kopenhagi.
16 marca:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.).
17 marca:
szw. par. **Egon** 291 z Malmö.
18 marca:
szw. par. **Astrid** 660 z Oskarshamnu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

12 marca:
fr. par. **Yainville** 836 do Bordeaux (i z drzewem),
niem. par. **Gertrud** 504 do Szczecina.
13 marca:
szw. par. **Iris** 169 do Landskrony,
duń. par. **Estonia** 3 820 do Nowego Jorku (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 816 do Rotterdamu (i z drzewem).
14 marca:
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Norrköpingu,
niem. par. **Elin** 348 do Bremy,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Sperber** 449 do Antwerpji,
niem. par. **Claus** 153 do Szczecina,
niem. par. **Norderney** 547 do Rygi.
15 marca:
niem. par. **Flora** 344 do Bremy,
fsk. par. **Aegir** 457 do Helsingforsu,
niem. par. **Aeolus** 356 do Hamburga.
16 marca:
ang. par. **Kolpino** 1 456 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Londynu (i z drzewem),
szw. par. **Themis** 283 do Malmö,
szw. par. **Fryken** 820 do Konstantynopola.
17 marca:
duń. par. I. C. **Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
gd. par. **F. G. Reinhold** 796 do Antwerpji (i z drzewem),
nim. par. **Helene** 162 do Kłajpedy,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
duń. par. **Aalborg** 732 do Londynu.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

21/II niem. par. **Brake** 336 trn z Hamburga z 680 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

22/II niem. par. **Renate** 508 trn z Londynu z 1 230 t. złomu (Behnke i Sieg).

23/II szw. par. **Ingeborg** 191 trn z Sztokholmu z 230 t. drobnicy (Behnke i Sieg),

25/II hld. par. **Iris** 720 trn z Amsterdamu wył. w śpichrzu Baltic (Prowe).

27 t. proszku kakaowego, 1,5 t. herbaty, 18 t. kakao, 9,5 masła kakaowego, 58 t. ryżu, 7,5 pieprzu, 1 t. cassia, 109 t. skór, 15 t. oleju kokosowego, 13,5 t. śliwek, 1 t. orzechów, 48,5 t. kawy, 5 t. orzechów ziemnych łuszcz., 48 t. oleju kokosowego 1,5 t. rodzynek, 4,5 moreli, 1,5 ananasu, 2 t. araku, 4 t. sardelek, 20 t. drutu, 9 t. wina, 4 t. koryntek, 43 t. śliwek.

25/II niem. par. **Ruth** 341 trn z Szczecina wył. w Baltic (Prowe):

227 t. papieru gazetowego, 15 t. śledzi, 117 t. oleju soja.

28/II niem. par **Margarete** 170 trn z Hamburga wył. w Baltic (Prowe):

21 t. wina, 1 t. oleju jadalnego, 2 t. orzechów, 9,5 migdałów, 7 t. goździków, 5 t. cytryn, 5 t.pomarańcz, 6 t. tłuszczu jadalnego, 8 t. rodzynek, 34 t. żywicy, 10 t. grochu, 12 t. oleju smarowego, 6 t. sardynek, 5 t. orzechów łuszczonych.

27/II niem. par. **Litti Larsen** 349 trn z Londynu z 1 100 t. złomu (Behnke i Sieg).

28/II niem. par. **Aeolus** 356 t. z Hamburga z 630 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

28/II szw .par. **Rurik** 247 trn z Sztokholmu z 230 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

28/II niem. par. **Eberhard** 338 trn z Hamburga z 610 t. drobnicy (Behnke i Sieg).

28/II niem. par. **Carl** 166 trn, z Hamburga wył. w śpichrzu Baltic (Prowe):

Oleju smarowego 32 t., ryżu 2 t., rodzynek 1 t., śliwek 2 t., sułtanek 0,5 t., białka 0,5 t., otrębów ryżowych 107 t., żywicy 11 t., nasion koniczyny 5 t., cytryn 11 t.

29/II niem. par. **Minna Cords** 552 trn (Behnke i Sieg) z Londynu 1 440 t. żelastwa.

1/III wł. par. **Gardenia** 1 348 trn. (Behnke i Sieg) z Szibeniku z 4 700 t. azotniaku.

4/III łot. par. **Auseklis** 720 trn (Behnke i Sieg) z Antwerpji:

152 t. sody, 219 beczek chlorku wapnia, 9 bel skóry, 4 skrz. części maszynowych, 30 skrz. zapałek, 39 skrzyń

siarki, 300 worków mączki kukurydzianej, 89 t. rudy cynkowej, 13 t. żelaza (U-owniki), 346e sztab żlaza okrągłego, 42 t. żelaza katowego, 823 płyty okrętowe, 39 t. mączki ryżowej, 380 skrz. pudru, 7 skrz. przedmiotów stalowych, 2 skrz. wentylatorów, 188 worków stearyny, 30 bel włosia roślinnego, 40 bel konopi sisal, 8 bel włókien kokosowych, 5 beczek wina, 184 bele skóry garbowanej, 100 skrz. sardynek, 100 skrz. cytryn, 40 beczek wątroby świńskiej, 1 skrz. części samochodowych, 130 skrzyń stali, 37 t. żelaza, 521 sztab żelaza okrągłego, 30 t. stali 123 skrz. samochodów, 1 skrz. karoserji samochodowych, 9 skrzy. motocykli, 2 skrz. bawełny.

4/III szw. par. **Aegir** 78 trn z Göteborga 130 t. świeżych śledzi (Behnke i Sieg).

5/III hld. par. **Odysseus** 606 ton z Amsterdamu wył. w Baltic (Prowe), orzechów 2 t., sera 1,5 t., proszku kakaowego 50,5 t., ryżu 260 t., sardelek 2 t., łuszcz orzechów ziemnych 3 t., kminku 1,5 t., skóry 5 t., kawy 24 t., oleju lnianego 12 t., masła kakaowego 1,5 t., proszku mlecznego 7 t., migdałów 3 t., liści bobkowych 3,5 t., ananasu 7 t., wina 5 t., orzechów laskowych 6 t., kakao 44 t., śliwek 3 t., rodzynek 8,5 t., herbaty 2 t., skór 52 t., oleju kokosowego 61 t., nitów 5 t., łańcuchów kotwicznych 17 t.

5/III niem. par. **Geheimrat Mahn** 609 trn z Londynu 890 t. żelastwa (Behnke i Sieg).

5/III niem. par. **Leonhard** 429 trn z Hamburga 820 t. drobnicy.

6/III niem par. **Birgit** 325 t. z Hamburga (Prowe): wina 10 t., drzewa korkowego 16 t., odpadków figowych 4 t., pomarańcz 31 t., margaryny 13 t., cytryn 8 t., rodzynek 1 t., twardego tłuszczu 2 t., kleju stolarskiego 3 t., ryżu 100 t., oleju soja 36 t., śliwek 15 t., kwasu tłuszczowego z oleju orzechów ziemnych 6 t., kory quillaya 7,5 t.

6/III niem par. **Lisbeth Cords** 446 trn (Behnke i Sieg) z Londynu z 1350 t. żelastwa.

6/III niem. par. **Sieglinde** 1080 trn (Behnke i Sieg z Oxelösundu z 3210 t. rudy.

6/III niem. par. **Spessart** 1474 trn (Behnke i Sieg) z Miami z 2650 t. żelastwa.

6/III niem. par. **Brake** 336 trn (Behnke i Sieg) z Hamburga 430 t. drobnicy.

6/III niem. p. **Lothar** 257 trn. (Behnke i Sieg) z Hamburga 480 t. drobnicy.

6/III norw. par. **Norman** 87 trn. (Behnke i Sieg) z Göteborga 110 t. śledzi.

7/III norw. p. **Flint** 2 460 trn (Behnke i Sieg) z Melilli 6 960 t. rudy.

9/III niem. par. **Woglinde** 1 193 trn (Behnke i Sieg) z Oxelösundu 2 700 t. rudy.

9/III niem. par. **Marianne** 609 trn Behnke i Sieg) z Antwerpji:

111 t. sody, 46 bel skóry, 212 worków gumy, 14 t. papieru pakowego, 6 skrz. samochodów, 150 worków rodzynek, 13 bel skóry, 21 skrzyń żelatyny, 20 skrzy. tapioki, 233 skrz. sardynek, 30 skrz. wina szampańskiego, 413 t. nasienia lnianego, 18 bel materjałów wełnianych, 200 sztuk U-owników, 44 szt. dwuteowników, 40 płyt miedzianych, sztab miedzianych 613 szt., 55 blach.

9/III niem. par. **Gertrud** 1 084 (Behnke i Sieg) z Belfastu z 1 680 t. żelastwa.

10/III niem. par. **Ortlinde** 671 trn (Behnke i Sieg) z Rotterdamu 1 540 t. tomasówki.

11/III niem. par. **INGEBORG** 191 trn (Behnke i Sieg) z Sztokholmu z 320 t. drobnicy.

12/III niem. par. **Tagila** 1 665 (Behnke i Sieg) z Melilli 4 100 t. rudy.

12/III niem. par. **Eberhard** 338 trn (Behnke i Sieg) z Hamburga z 610 t. drobnicy.

12/III hld. par. **Iris** 720 trn (Prowe) wył. w śp. Baltic z Amsterdamu:

24,5 t. proszku kakowego. 25 t. ziarn kakaowych, 41 t. kakao, 22 t. masła kakaowego, 14 t. proszku mlecznego, 51 t. kawy, 18 t. tytoniu, 10 t. pimentu, 7 t. lnianego oleju, 10 t. kaszki, 31,5 t. skór, 4 t. papieru, 2 t. migdałów, 122 t. oleju kokosowego, 115 t. ryżu, 2 t. moreli, 2 t. ananasu, 4 t. śliwek, 3 t. herbaty, 4,5 t. sardelek.

13/III niem. par. **Maggie** 175 trn (Prowe) z Hamburga wył. we wolnej strefie:

99 t. maszyn rolniczych, 98 t. lnianego siemienia, 12 t. twardego tłuszczu, 9 t. pomarańcz, 8 t. cytryn, 3,5 t. kiszek, 2 t. orzechów łuszczonych, 1,5 t. rodzynek.

13/III niem. par. **Claus** 152 trn (Prowe) z Szczecina wył. w kanale port.:

101 t. oleju soja, 18 t. oleju z orzechów palmowych, 16 t. śledzi, 10 t. cytryn, 6 t. szklanej wody, 5 t. papy, 5 t. papieru, 1,5 t. słodu.

13/III niem. par **August 268 trn** (Prowe) wył. w śp. Baltic z Hamburga:

99 t. lnianego siemienia, 68 t. kwasu tłuszczowego z oleju kokosowego, 63 t. oleju soja, 21 t. oleju smarowego, 15 t. walców z lanego żelaza, 11 t. łoju, 11 t. śliwek, 14 t. ekstraktu kwebracho, 4 t. oleju lnianego.

14/III niem. par. **Helene** 162 trn (Prowe) wył. w kanale port. z Hamburga:

61 t. świeżego owocu, 21 t. śliwek, 17 t. kakao, 17 t. tłuszczu smarowego, 6. t. papy, 5 t. kaszki, 5 t. trzciny do wyplatania krzeseł, 2 t. kawy, 2 t. nasienia koniczyny, 1 t. mączki mięsnej na paszę.

11/III fr. par. **Lussac** 864 trn (Worms) przywiózł z Bordeaux 183,74 t. drobnicy, z Antwerpji 484, 5 t. drobnicy.

12/III fr. par. **Yainville** (Worms) wywiózł do Dunkerki: 53,2 m³ resek dębowych, 145,„4 std. desek sosnowych i świerkowych, 39,1 t. drobnicy, do Rouen 218,1 std. desek sosnowych, 106,2 t. klepek dębowych, 356,6 t. parafiny, do Bordeaux 84 t. klepek dębowych, 65,7 t. parafiny.

14/III szw. par. **Rurik** 247 trn (Behnke i Sieg) z Sztokholmu z 117 t. drobnicy.

14/III gd. par. **Etzel** 593 trn (Behnke i Sieg) z Antwerpji:

Sody 182 t., sody chlorowej 55 t., drągów żelaznych 501 t., żelaza kątowego (U-owniki) 32 t., płyt miedzianych 502 szt., U-owników 8 sztuk, blach 45 sztuk, czystego niklu 7 sztab, suchych skór 33 t., gumy 7 worków, włókien kokosowych 10 bel, włosia roślinnego 8 bel, płyt fotograficznych 1 skrz., chemicznych prod. 27 butelek, skóry 10 bel, kremu 1 skrz., lin manilowych 4 bele, samochodów 1 skrz.

14/III niem. par. **Anni Ahrens** 554 trn Behnke i Sieg) z Londynu 1 310 t. żelastwa.

14/III niem. par. **Argus** 486 trn (Behnke i Sieg) z Liverpoolu 1 100 t. żelastwa.

15/III fr. par. **Martine** (Behnke i Sieg-) z Casablanca 3 190 t. fosfatu.

15/III niem. par. **Ymir** 2 419 trn (Behnke i Sieg) z Bony 5 500 t. fosfatu.

17/III łot. par. **Talvaldis** 252 trn (Behnke i Sieg) z Great Yarmouth 680 t. żelastwa.

18/III niem. par. **GUENTHER** (Behnke i Sieg) z Rotterdamu 900 t. tomasówki.

18/III gr. par. **Elestherios K. Venizelos** z Canon Bay 3 500 t. rudy (B. i S.).

19/III hld. par. **Erato** (Prowe) z Amsterdamu wyładował w śpichrzu Baltic:

Masła kakaowego 12 t., kawy 30 t., tytoniu 25 t., koryntek 5 t., kakao 32 t., herbaty 4 t., ziarn kakaowych 7 t., ryżu 20 t., pieprzu 3 t.

20/III niem. par. **Tatti** 353 trn (Prowe) z Hamburga:

Wina 12 t., migdałów 1 t., drzewa korkowego 19 t., cytryn 2 t., tranu 15 t., lnianego siemienia 148 t., skór 12 t., ekstraktu kwebracho 30 t., orzechów 3 t., saletry chilijskiej 300 t., papy 11 t., wosku 2 t.

20/III niem. par. **Carl** 166 trn (Prowe) z Hamburga:

Łoju 42 t., ekstraktu kwebracho 15 t., kwasu tłuszczowego z orzechów palmowych 15 t., mączki z łusek ryżowych 103 t., tranu 15 t.

20/III niem. par. **Gertrud** 176 trn (Prowe) z Hamburga:

Oleju smarowego 134 t., saletry chilijskiej 300 t.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	31. 3.	Lituania	Baltic America Line
	"	" "	22. 4.	Estonia	"
	"	" "	8. 4.	Lituania	"
26. 3.	" Londynu	" Londynu	30. 3.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
27. 3.	" Hull	" Hull	30. 3.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
30. 3.	z Le Havre	do Le Havre	31. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. — (wyczerpane) . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.